

Von Oscar Heck, Tübingen

Am 4. Juli 1958 lud der Bürger- und Verkehrsverein Tübingen die Bevölkerung zu einem Diskussionsabend über die geplante Altstadtsanierung ein. Dies war die erste offizielle Unterrichtung über Entwürfe der städtischen Bauverwaltung, die sich mit schwerwiegenden baulichen Veränderungen im Altstadtgebiet befassen.

An Hand von Plänen und Lichtbildern sprach der Leiter der Städtischen Bauverwaltung, Stadtbaudirektor Jäger, über die vielfachen Probleme. Seinen Ausführungen war zu entnehmen, daß über die drei vorgelegten Entwürfe noch nicht entschieden worden sei und daß die Stadtverwaltung es ohne Rücksicht auf etwaige negative Auswirkungen auf dem Grundstücksmarkt wage, mit der Bevölkerung offen über diese wichtigen Dinge zu sprechen.

Vorweg sei bemerkt, daß wir das Thema „Altstadtsanierung“ für die gezeigten Pläne nur bedingt für richtig halten. Soweit es sich um die baulichen Veränderungen am neuralgischen Verkehrspunkt von Tübingen, dem Lustnauer Tor, im Volksmund „Schimpfeck“ genannt, handelt, möchten wir das Unternehmen als eine Verkehrsverbesserung oder als eine allgemeine städtebauliche Maßnahme bezeichnen, die sich am Rand der Altstadt abspielt und selbstverständlich gewisse Konsequenzen auf den Altstadt kern mit sich bringt.

Was heißt Altstadtsanierung?

Unter der Sanierung einer Altstadt verstehen wir indessen etwas mehr, nämlich nicht nur die städtebauliche Klärung des beweglichen und ruhenden Verkehrs, also die Schaffung des unbedingt erforderlichen Verkehrsraumes einschließlich der Parkplätze am rechten Ort sowie die Sperrung gewisser Stadtteile für den Verkehr; zur Altstadtsanierung gehört nach unserer Auffassung vor allem auch die Ausräumung des Baufälligen und Gesundheitswidrigen, des Unorganischen, Störenden und Unzweckmäßigen; die Befreiung des Häuserblocks von allzu enger Überbauung des Hofraumes, die Schaffung von Licht und Luft in den Wohn- und Geschäftsquartieren — und dies alles bei möglichster Erhaltung und Hervorhebung des charakteristischen Straßen- und Platzbildes, des baugeschichtlich wichtigen und künstlerisch wertvollen Bestandes.

Was die Stadtverwaltung bezüglich einer Umgestaltung der Altstadt Tübingen auch anregen mag: die Denkmalpflege ist von allen Plänen, die sich mit diesem Stadtteil ernsthaft befassen, aufs tiefste berührt. Weil Tübingens Altstadt bei aller Einfachheit des einzelnen ein städtebauliches Kunstwerk von außergewöhnlicher Schönheit darstellt, das glücklicherweise ohne erhebliche Einbuße durch den Krieg gekommen ist, soll dem Denkmalrat Südwürttemberg-Hohenzollern gleich zu Beginn der Verhandlungen Kenntnis von den ersten Plänen gegeben werden. Was nämlich heute für Tübingen gilt, wird morgen auch in Rottweil, Biberach, Ravensburg oder in anderen Städten aktuell werden.

Anlaß für die Planung

Unmittelbarer Anlaß zu den Überlegungen der Stadtverwaltung ist der wachsende Verkehr. Wir brauchen über dieses Problem der Probleme eigentlich nichts zu sagen; es brennt uns allen auf den Nägeln. Es bedrängt auch die Altstadt Tübingen, und zwar ganz besonders auf der Nord-Süd-Strecke, die über die Neckarbrücke und durch die Wilhelmstraße den Altstadt kern am „Schimpfeck“ tangential berührt. Dort trifft der Verkehr aus verschiedenen Richtungen zusammen. Die meisten Fahrzeuge, die durch Tübingen kommen, überqueren auch das „Schimpfeck“; die Folge davon ist, daß dort ein für Tübinger Verhältnisse außergewöhnlich starker Verkehr herrscht und daß die städtebaulichen Gegebenheiten der tatsächlichen Anforderung auf die

Dauer nicht gewachsen sein werden. Jeder Einsichtige, der die Verhältnisse am „Schimpfeck“ beobachtet, wird zugeben, daß etwas zur Ordnung des Verkehrs geschehen muß. Dies um so mehr, als sich zu der Wirrnis auf den Straßen eine Fülle von Fußgängern auf den schmalen Gehwegen gesellt, was sich morgens, mittags und abends besonders deutlich zeigt, wenn die Studierenden in der Universität in dichten Scharen unterwegs sind.

Will man einer solchen Schwierigkeit Herr werden, dann sind zunächst umfangreiche und gewissenhafte Prüfungen der Verkehrsverhältnisse notwendig, die sich nicht auf einige Stunden eines Tages und vor allem nicht auf eine einzige Stelle des Straßennetzes beziehen dürfen. Der Stadtplaner muß genaueste Unterlagen über Umfang, Verlauf, Schwerpunkte und Notwendigkeit des Verkehrs besitzen. Werden, wie es in einer vernünftigen Verkehrsberechnung selbstverständlich ist, im Hinblick auf künftige Verkehrsverstärkungen gewisse Zusätze vorgesehen, so sollte gerade auch hierbei Maß gehalten werden, damit man nicht auf Grund übertriebener Zählungen und Schätzungen zu untragbaren städtebaulichen Auswirkungen gelangt.

Die Stadtverwaltung legte wohl Zählungsergebnisse für das Gebiet am „Schimpfeck“ vor; da sie aber nicht im Vergleich mit Zählungen innerhalb der Altstadt gebracht wurden, kann man sich schwerlich zu den genannten Zahlen äußern. Außerdem sollten ähnliche Verhältnisse aus anderen Städten mit in Betracht gezogen werden.

Nicht nur das Positive des Verkehrs: also sein reibungsloses Fluktuieren, ist zu gewährleisten; der Stadtplaner muß auch wissen, ob und an welchen Stellen der Verkehr zähflüssig oder unlenkbar und wo er sogar lebensgefährlich für Haus und Mensch geworden ist. Nicht weniger ernsthaft sollten sich die Denkmalpfleger mit diesen Fragen beschäftigen. Für unsere Bemühungen wäre nichts schädlicher, als wenn wir die echten Anliegen des Verkehrs mit leichter Handbewegung beiseite schoben. Wir sollten die Verkehrsnot vielmehr genau studieren und selbst versuchen, konstruktive Vorschläge zu diesem Thema zu bringen.



Tübingen
Burgsteige mit Stiftskirche

Aufn. Toni Schneiders, Lindau-Schachen

* Erweiterte Niederschrift eines Referats, gehalten bei der dritten Sitzung des Denkmalrats von Südwürttemberg-Hohenzollern am 11. Juni 1959.

Verkennung der Altstadt

Wer sich mit der Sanierung eines Altstadtgebietes befaßt, tut gut, sich auch die Frage vorzulegen, wie ein Stadtganzen in der Allgemeinheit bewertet wird. Allzu leicht ist man versucht, den Wert und die Bedeutung einer in Jahrhunderten gewachsenen Stadt aus dem subjektiven Blick des flüchtigen Augenblicks und nicht als ein lebendiges Zeugnis der dauerhaften Geschichte, des bewundernswerten Bürgersinnes, der künstlerischen Kraft und des starken Lebensmutes zu sehen. Eine Stadt ist sinnvoller Ausdruck vieler Generationen. Nicht nur daß diese Generationen jenes vielfältige Bild der Stadt, der Plätze und Straßen aufgebaut haben; nicht minder bedeutsam ist es, daß es ihnen gelungen ist, dieses Bild trotz eigener Zutaten abgerundet zu bewahren und in unsere Zeit hinein zu retten.

Früher galten Krieg und Feuer als die großen Feinde der Städte und Dörfer. Man ist fast geneigt, auf einen nicht minder gefährlichen Bedroher des alten Kunstgutes hinzuweisen: den Menschen, der sich zu diesen verheerenden Vernichtern gesellte. Der Mensch, der so viel von Fortschritt und hoher Erkenntnis spricht, dem aber die Literatur in der Regel nicht viel mehr bedeutet als bedruckte Makulatur; der Mensch, der Schönheit sagt und Bankkonto meint; der im Flüchtigen lebt und dem Dauerhaften fremd geworden ist; der Mensch, dem der Besitz eines Baudenkmalns nicht Ehre, sondern allein Beschwernis bedeutet; der dem überdimensionierten Schaufenster nicht nur die edle Haltung seines Hauses, sondern auch die architektonische Qualität einer ganzen Straße zu opfern bereit ist; der Mensch, der um den Sündenlohn von zehn Parkplätzen eher einen städtebaulichen Häuserblock abreißen läßt, als daß er sich aufrafft, hundert Meter zu Fuß zu gehen; der Mensch, der sein Haus bei Tag und Nacht in den Dienst einer rücksichtslosen Reklame stellt und der ohne Hemmung im Blickfeld zur mittelalterlichen Kirche ein überdimensionales Hochhaus setzt und damit gültige Werte im Städtebau zu vertauschen sucht; der Mensch, der vor der Allmacht Industrialisierung und Kraftfahrzeug erstarrt und der bereit ist, alles zu geben, um diesen Götzen der Neuzeit willfährlich zu sein.

Altstadt und Neustadt

Man sehe es uns nach, wenn wir mit Absicht diese Kennzeichnung ein wenig übersteigert haben. Von derartigen Anschauungen glauben und hoffen wir jene frei, deren Aufgabe es ist, sich ernsthaft mit Altstadtfragen zu befassen. Von ihnen erwarten nicht nur wir, sondern alle die Altstadt bewußt erlebenden Bewohner, daß das Juwel Tübingen — wir dürfen diesen anspruchsvollen Begriff ohne Zögern verwenden — als solches in der ganzen Fülle seines städtebaulichen Reichtums erkannt wird und daß diese Erkenntnis bei allen Planungen den Stift des Städtebauers lenkt.

Neu geschaffene Straßen, Plätze und Stadtteile können zukunftsweisende Vorbilder auf dem Gebiet der Baukunst sein; doch stehen sie auf einer ganz anderen Ebene wie die Altstadtbezirke, die als fast unberührbar gelten sollten. Das freie Entwerfen, das bei der Gestaltung moderner Stadtteile lockt und beflügelt — in der Altstadt ist es gefährlich, wenn nicht tödlich. Man kann einer Neustadt ein hochpulsierendes Leben vermitteln; die Adern einer Altstadt aber sind gewöhnlich nicht sehr weit gespannt, und wir sehen es als ein gewagtes Spiel an, in diese engen, gewundenen, oft schwer überschaubaren, von hohen, überhängenden Giebelhäusern umsäumten Straßen und Gassen den ungehemmten Verkehrsstrom hineinpresse zu wollen. Notgedrungen würde er das Gefüge verstopfen oder sprengen. Das Innenleben einer Altstadt ist viel behutsamer und stiller als die sorglose Lebendigkeit eines neuen Bezirks. Was eben entsteht oder entstanden ist, trägt und erträgt das Gehabe unserer Zeit. Ein in Jahrhunderten gewachsenes Gebilde aber gebietet Geduld und Zurückhaltung.

Die städtischen Pläne

Ein wesentlicher Teil der städtischen Planung bezieht sich auf die Neuordnung des verkehrsreichen Platzes am Lustnauer Tor. Hier berührt die Altstadt mit einigen nicht mehr mittelalterlichen Straßen den angrenzenden neueren Stadtbezirk. Als Denkmalpfleger könnte man den Erfordernissen des Verkehrs vielleicht am ehesten an einer solchen Stelle nachgeben. Auf diese an sich wichtigen Detailplanungen näher einzugehen, ist jedoch hier nicht der Ort. Es sei lediglich dieses dazu bemerkt:

Die uns bekannt gewordenen Plan-Varianten sehen am „Schimpfeck“ Neubauten vor, die von der Wilhelmstraße her als Pforte zur Innenstadt leicht verstanden werden, im Blick aus der Altstadt heraus aber zu einer schweren Belastung

werden können. Noch ist über die zweidimensionalen Lagepläne hinaus nicht viel bekannt. In der eingehenden Planung wird jedoch zu prüfen sein, auf welche Weise an der Nahtstelle, die das Neue mit dem Alten verknüpft, allzu fühlbare Härten vermieden werden können. In so unmittelbarer Nachbarschaft zu den bescheidenen Bürgerbauten der Altstadt dürfen die geplanten Neubauten an Höhe, Fassadengliederung, Material, Dachgestaltung und Farbe jedenfalls nicht zu selbständigen Architekturen werden; auch an dieser Übergangsstelle sind sie Teile des ovalen Stadtkernes. Man wird sich daher nur mit ihnen abfinden können, wenn sie dem Geiste der Altstadt nicht widersprechen.

Straßendurchbrüche?

Weit mehr wird der aufmerksame Beobachter indessen beunruhigt durch die Vorschläge der Baudirektion, die sich auf das Stadttinnere beziehen, wo einige weitere Versuche der Verkehrsverbesserung geplant sind. Wohl wird, was durchaus richtig ist, versucht, die Altstadt über die Grabenstraße und die Rümelinstraße zu entlasten. Nicht weniger aber versprechen sich die Verfasser der Pläne von regelrechten Auflockerungs- und Durchgangsstraßen, die auf den ersten Blick mit einer gewissen Schonung geführt werden. Wie sind aber diese Verkehrsadern in ihrer endgültigen Auswirkung wohl gedacht? Wir hörten noch nichts Detailliertes darüber. Aber es bedarf nur geringer Phantasie, um sich vorzustellen, daß die Straßenwände dieser Durchfahrten dazu prädestiniert sind, wenn auch nicht gleich, so bestimmt im Laufe einiger Jahre, den Charakter großstädtischer Verkehrswege zu erhalten. Zu diesem Zweck müssen dann die schlichten, aber guten Tübinger Hausfronten verändert werden; im Erdgeschoß fängt es an und am Dachfirst hört es auf, mit anderen Worten: die Häuser werden fallen und die Altstadt verliert damit — zum mindesten im Verlauf dieser neuen Straßenzüge — allmählich ihren gewohnten Charakter.

Warum aber kommen die vielen Fremden nach Tübingen? Ganz gewiß nicht, um Dutzende von modernen Geschäftshäusern zu bestaunen, sondern weil sie eine Freude an dem malerischen Aussehen der einheitlich gebliebenen Altstadt haben. Wollen wir also zulassen, daß der Zauber von Alt-Tübingen dem Verkehr mit seinen von Tag zu Tag sich überbietenden Bedürfnissen geopfert wird? Geben wir hier nach, dann hat die Stadt ihren weithin geschätzten städtebaulichen Sonderwert in wenigen Jahren eingebüßt. Ein solcher Verlust wäre durch nichts, vor allem nicht durch eine vom ersten Augenblick an unzureichende „Verkehrsverbesserung“, aufzuholen.

Vielleicht berufen sich die Stadtplaner darauf, daß durch den Einbruch von „Querspangen“ keines der Baudenkmale gefährdet werde, das Denkmalschutzamt also außer Sorge sein könne. Wenn man an die vor Jahrzehnten aufgestellte, leider viel zu knapp gefaßte Liste der tatsächlich eingetragenen Baudenkmale denkt, scheinen die Planverfasser sogar im Recht zu sein. Aber dürfen wir es denn in der Altstadt Tübingen damit bewenden lassen, nur an die wenigen Baudenkmale zu denken, wenn es gilt, das Bild der Altstadt zu bewahren? Ist nicht in weit höherem Maße das Stadtganze ein zu schützendes Baudenkmal, auch wenn man auf zahlreiche Einzelhäuser milderer architektonischen Wertes weisen kann? Tübingen sollte glücklich sein, daß man seinen Kunstwert nicht allein an einigen Spitzenleistungen der gotischen oder barocken Baukunst, sondern auch an der großen Zahl guter Bürgerhäuser ablesen kann. Straßenzüge und Plätze, wie die Münzgasse, die Kronenstraße, die Kirchgasse, die Burgsteige, die Neckarhalde, die Straßen um die Jakobskirche, die Haaggasse, der Marktplatz, der Holzmarkt und die Neckarfront — um nur eine Auswahl zu nennen —, haben einen untrüglich schwäbischen, ja Tübinger Charakter. Wollen wir also Tübingen für die Nachwelt erhalten, dann geht es nicht allein um die Stiftskirche und das Schloß, sondern um all die Straßen und Gassen, die in ihrer Gesamtheit das Gesicht der Stadt ausmachen.

Man hört bisweilen, mit dem Durchbruch von Querstraßen wolle man neues Leben in die Altstadt bringen und dieses Stadtviertel aus seinem Dornröschenschlaf wecken; die Zahl der zugkräftigen Geschäfte in der Altstadt sei nicht groß ge-

Nebeneinander

Tübingen, Luftbild

freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg Nr. 2/241
Luftaufn. Albrecht Brugger, Stuttgart-Flughafen

S = Schimpfeck Q = Querachse I = Indianersteg T = Tunnel



nug; man dürfe die zahlreichen Betriebe durch eine etwaige Verkehrsbeschränkung nicht in ihrer geschäftlichen Entwicklung hemmen. Es wäre sicher einseitig, wollte man die Innenstadt immer nur aus solchen Erwägungen heraus betrachten. Die wirtschaftlichen Interessen des Einzelhandels und der Betriebe sollen durchaus anerkannt werden. Sie ließen sich aber bei einer sorgfältig durchdachten Altstadtanierung weitgehend berücksichtigen, bei der die Spitzhacke wohl in den überfüllten und ungesunden Hinterhöfen, aber nicht in erster Linie an den Vorderhäusern angesetzt zu werden brauchte. Mancher Geschäftsmann hat schon geglaubt, der vergrößerte Laden und das übermächtige Schaufenster brächten die gewünschte Steigerung des Umsatzes. Wie wäre es, wenn man einmal den Versuch machen würde, statt des Aufwandes an großstädtisch wirkenden Ladeneinrichtungen die Qualität des Betriebes zu steigern? Wahrscheinlich wäre sie beim Großteil der Käufer zum mindesten nicht weniger wirkungsvoll und böte zudem die Gewähr dafür, daß endlich einmal wieder der Maßstab der mittleren Stadt (und in diesem Fall der Tübinger Altstadt) bewahrt bliebe.

Das ist eine Hauptgefahr, die uns mit dem Einbruch von Querspannen und auch mit den bevorstehenden Veränderungen am „Schimpfeck“ droht, daß Alt-Tübingen, das in sehr wohlüberlegten, dem schwäbischen Menschenschlag angemessenen Maßstäben erbaut worden ist, seine althergebrachte Ordnung einbüßt. Das Verlieren des Maßstabes aber ist eines der verderblichsten Übel unserer Zeit. Wollen wir es nicht rechtzeitig erkennen und ihm vorbeugend wehren?

Sperrung der Altstadt für den Wagenverkehr

Man fragt sich, ob es sinnvoll ist, den an sich schon schwierigen Verkehr im Altstadtgebiet dadurch aufzulockern, daß man „Querspannen“ einlegt, in Wirklichkeit aber „Schneisen“ schlägt, die nicht nur den Durchgangsverkehr ermöglichen, sondern auch einen zusätzlichen Stadtverkehr anlocken, weil Parkplätze in bescheidener Zahl im engen Stadtzentrum geschaffen werden. Während der Geschäftszeiten ist es heute schon ein Glücksfall, wenn ein Autofahrer einen Platz in der Altstadt findet, wo er seinen Wagen abstellen kann. Ein Arzt wird aber seinem an chronischer Verstopfung leidenden Patienten kaum raten, er möge erst einmal mehr zu sich nehmen; bekömmlicher wäre es für den Kranken vermutlich, ein wenig zu fasten. Auf den Städtebau umgesetzt, heißt das: Wenn die Straßen schon voll sind, sollte man in jeder Weise verhindern, daß noch mehr Wagen in die Altstadt dringen.

Es bleibt daher nach unserer Meinung kaum etwas anderes übrig, als die gesamte, nur 400×600 m große Altstadt für jeglichen nicht lebenswichtigen Kraftfahrzeugverkehr — mindestens für den größeren Teil des Tages — zu sperren. Auszunehmen wären höchstens echte Anlieger, Ärzte u. a., für deren Wagenverkehr man aber weder ein Einzelhaus noch eine Häuserzeile niederreißen muß. Eine solche drakonische Maßnahme verlangt ein hohes Verständnis bei den Einwohnern, insbesondere den Geschäftsleuten, Handwerkern und Betrieben, nicht minder von den nicht zu den Anliegern zählenden Kraftfahrern und von den kontrollierenden Polizeiorganen. Andererseits wird die Einwohnerschaft des Altstadtgebietes für die Minderung des Lärms, des Benzin-gestanks und der Verschmutzung der Luft dankbar sein. (Man lese hierzu die geradezu erstaunlichen Berichte über die kürzlich festgestellte Verschmutzung des nur wenige Jahre alten Wagenburgtunnels in Stuttgart. Dort konnte schwarz auf weiß an den Tunnelwänden beobachtet werden, was die Kraftwagen durch ihre Ausdünstungen den allzu geduldigen Menschen in Wirklichkeit bescheren! Was dort von den Wänden abgewaschen werden mußte — in den Straßen unserer Städte atmen wir diese Beigaben ein.)

Unsere Forderung, wir wissen es, wird in gewissen Kreisen zunächst ohne Verständnis bleiben. Dem nüchtern Denkenden zeigt sie jedoch die einzige Möglichkeit auf, in der Zukunft aus der täglich unübersichtlicher werdenden Verstrickung des Altstadtverkehrs herauszukommen. Im übrigen haben einige Städte in vorbildlicher Weise bereits den Anfang zu solchen Lösungen oder Teillösungen gewagt. Bekannt ist z. B. die segensreiche Einrichtung einer bedeutsamen Fußgängerstraße in Kiel. Sie entstand übrigens auf Anregung von Stadtbaurat Beicher (Tübingen), dem die ausgezeichnete Wiederaufbau-planung von Kiel größtenteils zu verdanken ist. Was die Anlieger der Kieler Fußgängerstraße ursprünglich wohl alle befürchteten, daß nämlich das Leben in der Straße aussterben werde, hat sich ins Gegenteil verkehrt: der Fußgänger-verkehr ist gerade dort nicht nur äußerst lebhaft, sondern auch freizügig und ungefährlich. Jedenfalls haben die anliegenden Geschäfte nicht zu klagen.

Es dürfte bekannt sein, daß ähnliche Bestrebungen in Reutlingen, Lindau, Essen, Dortmund, Münster, Bremen, Wiesbaden, Rotterdam, Amsterdam, Rom, Verona und anderen Städten im Gange sind, daß maßgebliche Fachzeitschriften und bekannte Städtebauer (z. B. der amerikanische Stadtplaner Mumford) immer nachdrücklicher darauf hinweisen, wie unlogisch es ist, in einer gar nicht für Autoverkehr angelegten Altstadt durch den Abbruch von Häusern einige Dutzend Parkplätze zu schaffen und damit noch mehr Wagen in das ohnedies zu enge Stadtinnere hineinzuziehen. Hier kann die Vernunft des Städtebauers nur eindeutig Halt gebieten. Sie muß die Fahrzeuge am Altstadtrand abstoppen und ablenken. Jede konstruierte Anziehung des Verkehrs durch sog. Querachsen bedeutet nach unserer Meinung den Anfang für eine endgültige Ruinierung des Altstadtbildes.

Spitz- bzw. Schloßbergtunnel

Um eine Sperrung der Altstadtstraßen für den Autoverkehr zu ermöglichen und zu erleichtern, muß allerdings den Fahrzeugen der Weg um die Altstadt herum freigemacht werden. Das ist nur denkbar durch die alsbaldige Schaffung des längst geplanten und geforderten nord-südlichen Tunnels durch den Spitz- bzw. Schloßberg, der den direkten Wagenverkehr zwischen Neckartal und Ammertal sichern würde. Er hätte einen erheblichen Teil des Verkehrs aufzunehmen, der sich heute mühsam und gefahrvoll durch die engen Altstadtstraßen zwängt. Gewiß, ein solcher Tunnel stellt ein Millionenprojekt dar, ist aber keine Utopie. Auf die Dauer kann Tübingen diesen Umgehungsweg einfach nicht entbehren. Deshalb sollte der Gemeinderat seine Augen nicht länger vor diesem lebenswichtigen Projekt ver-



Tübingen

Neckarfront mit Schloß

Aufn. Toni Schneiders, Lindau-Schachen

schließen und die erforderlichen Mittel lieber bald für diesen Zweck bereitstellen, da er eine fühlbare, ja entscheidende Abhilfe in der Verkehrsmisere bringen würde. Währenddessen verheißen die aufgezeigten Projekte der Stadtverwaltung, die übrigens ebenfalls sehr hohe Summen verschlingen, nur Detaillösungen und zudem gefährliche Einbrüche in das Bild der Altstadt. Sind doch solche Teilaktionen in Wirklichkeit nichts als „Abfuhrmittel gegen die chronische Verstopfung“, wie Erich Dombrowski sie einmal genannt hat.

Parkplätze am Stadtrand

Einem der Hauptanliegen bei einer derartigen städtebaulichen Umgestaltung am Rande der Altstadt, freien Raum für parkende Wagen zu erhalten und damit einem auch in Tübingen empfindlichen Mangel abzuwehren, kommen die Pläne leider nur in recht bescheidenem Maße nach. Wohl wird am „Schimpfack“ ein Garagenhaus vorgesehen; im übrigen aber ist der in den Plänen ersichtliche Erfolg in dieser Beziehung mager. Was werden bei täglich wachsender Zahl von Kraftfahrzeugen derlei Hilfen nutzen? Es sind Tropfen auf den heißen Stein! Hier heißt es also mit aller Eindringlichkeit: Schafft nicht allzu weit von dem zusperrenden Altstadt kern hinreichende Parkplätze! Auf lange Sicht gesehen, bestehen Möglichkeiten an der Grabenstraße und am nördlichen Altstadtrand. Sie müssen nur mutig genutzt werden, auch wenn die Aufgabe zunächst schwer lösbar erscheint.

Denkmalschutz für die Altstadt

Um die Bevölkerung weithin zu interessieren und selbst bedenklich gegen allzu großzügiges Einbeziehen der Altstadt in den Durchgangsverkehr zu machen, wäre eine eingehende und überzeugende Aufklärung notwendig mit dem Ziel, den gesamten Altstadt kern durch Ortsbausatzung unter Denkmalschutz zu stellen. Nur dann wird der Denkmalschutz entscheidend auf die städtebaulichen Planungen im Altstadtgebiet einwirken können. Keinesfalls darf es dazu kommen, daß man an Tübingen experimentiert und daß man glaubt, Alt-Tübingen nachträglich zu einer modernen Geschäftsstadt machen zu können. Nur eines oder das andere ist denkbar. Da es geistlose Geschäftsstädte und -straßen zur Genüge gibt, entscheiden wir uns angesichts von Alt-Tübingen ganz und gar für die Bewahrung des Ererbten.

Stünde die Altstadt unter Denkmalschutz, dann würde auch der etwaige Hinweis auf die Baufälligkeit eines Hauses oder einer Häusergruppe nicht so leicht zum Abbruch des Bauwerkes führen. Hier mit größter Gewissenhaftigkeit und Strenge das zu überprüfen, was als überaltert bezeichnet wird, soll eine ganz wichtige Aufgabe der Denkmalschutzpflege werden, eine Aufgabe, die natürlich auch die Höhe der Haushaltsmittel des Staatlichen Amtes für Denkmalschutz mitbestimmen dürfte. Denn ohne namhafte staatliche Beiträge wird es nicht immer möglich sein, die tatsächlichen Bauschäden zu beheben und dadurch typische Häuser vor

dem Untergang zu retten. Wird aber damit das Gesicht von Alt-Tübingen bewahrt, dann ist das Geld wohl angelegt.

Verlängerung des Indianersteges?

Es gilt überhaupt alles zu verhindern, was empfindlich in die bauliche Wirkung der Stadt einschneiden und Anreiz geben könnte, ähnliches an anderer Stelle zu versuchen. So wurde in der öffentlichen Diskussion auch ein Vorschlag zur Sprache gebracht, von dem wir schon vor Jahren in aller Deutlichkeit abrieten: Darnach soll in Verlängerung der Bahnhofachse und des sog. „Indianersteges“ eine Brücke über den Neckar gebaut werden, um die Neckargasse und die Neckarbrücke vom Fußgängerverkehr zu entlasten. Vom Bahnhof her würde man dadurch zwischen Hölderlinsturm und Zahnklinik auf die nördliche Neckarseite und — über eine Treppenanlage in die Innenstadt gelangen. Auch das wäre nichts weiter als ein Hilfsmittelchen, das wenig brächte, aber viel zerstören würde. Die großartige Neckarfront von Tübingen, die ihre nicht minder schöne Begleitung in der Platanenallee und dem Neckar hat, ist allbekannt und hochgeschätzt. Worin besteht denn die hervorragende Wirkung dieses phantasievoll gestaffelten Aufbaues? Nun, doch in erster Linie in der ungebrochenen Mächtigkeit und Weite des Bildes, das, von der Neckarbrücke aus gesehen, kein Ende zu haben scheint. Dieses in seiner Wirkung jeden Beschauer zwingende Stadtbild mit dem Schloß als Stadtkrone ist fast unberührt auf uns gekommen. Zwar sind die hier versammelten Bauten samt ihren architektonischen Höhepunkten keine erstrangigen Kunstwerke. Doch das immer erneut auf Steigerung bedachte Ganze ist ein Kunstwerk von höchster Qualität, um das man Tübingen nur beneiden kann. Dieses Stadtbild, das sich von der Platanenallee her aufbaut — man muß die Front auf etwa 400 m Länge abschreiten —, ist vor allem deswegen so großartig, weil es unangetastet blieb und durch den Fluß unberührbar gehalten wird. Eine Brücke, ein Steg, ein provisorischer Weg auf Pontons — gleich, was es auch sei — würde das einmalige Bild jäh zerschneiden. Es käme einem Entblößen gleich, wollte man, weil es eben so praktisch und bequem wäre, die sehr bewußt genützte und notwendige Schranke, also den Neckar, durchstoßen. Niemand sollte es ernstlich wagen, an diesem städtebaulichen Höhepunkt von Tübingen etwas zu beginnen, was dem einen oder anderen zwar ein paar Minuten Zeit einbringen, im übrigen aber geradezu zerstörend wirken würde. Wer dazu verhülfe, würde sich mitschuldig an der Verflachung des Schauens und an der Mifachtung der städtebaulichen



Tübingen
Neckarfront
mit Stiftskirche
links alte Aula

Aufn. Foto-Kleinfeldt,
Tübingen



Tübingen

An der St. Jakobskirche, der ältesten Kirche der Stadt

Aufn. Dr. Hell, Reutlingen

wegen ungenügender Pflege, im Laufe der Zeit in Gefahr geraten, doch noch zum Abbruch bestimmt zu werden.

Forderungen der Denkmalpflege

Die von der Stadtbaudirektion gezeigten Pläne wollen gewiß noch nicht als baureif angesehen werden. Sie sind aber sehr ernst zu nehmen, und deshalb glauben wir den Denkmalrat rechtzeitig auf die Gefahren aufmerksam machen zu müssen, die großzügige städtebauliche Maßnahmen in einem so fein verästelten Stadtgefüge alter Prägung verursachen können. Es ist hier nicht der Ort, um auf alle auftauchenden Fragen Antwort zu geben. Wichtig scheint uns aber zu sein, die Grundlagen zu fixieren, die der Denkmalpfleger von seinem Standpunkt aus den geplanten städtebaulichen Veränderungen voraussetzen möchte. Wir fassen sie in folgenden acht Punkten zusammen:

1. Die Altstadt von Tübingen muß als Gesamtkunstwerk betrachtet werden. Es geht nicht in erster Linie um die Erhaltung einzelner Gebäude, sondern um die Bewahrung des allgemeinen, für Tübingen so typischen Gesichts. Man muß verhüten, daß allmählich an Stelle des charakteristischen Bildes von Alt-Tübingen eine City von durchschnittlichem Aussehen entsteht.

2. Zu diesem Zweck muß die Altstadt weitmöglichst vom Fahrverkehr freigehalten werden. Eine völlige und dauernde Sperre, so wünschenswert sie an sich wäre, ist kaum zu erreichen, da die Anlieger ein Recht darauf haben, an ihre Häuser heranzufahren. Allenfalls könnten also die Straßen für einen echten, kontrollierbaren Anliegerverkehr geöffnet werden. Für gewisse Tageszeiten aber wäre eine weitgehende Sperre anzustreben.

3. Im Altstadtgebiet muß die Parkmöglichkeit so weit wie möglich eingeschränkt werden. Vor allem dürfen keine neuen Parkplätze durch Abbrüche von Häusern oder Häuserblocks geschaffen werden. Dafür sind außerhalb der eigentlichen Altstadt Parkplätze vorzusehen. Wer in der Altstadt seinen Wagen nicht unterbringen kann, läßt ihn von selbst draußen und kommt zu Fuß.

4. Straßendurchbrüche in der Altstadt müssen unbedingt vermieden werden, weil die echte und dauerhafte Wirksamkeit solcher „Querspangen“ nicht glaubhaft gemacht werden kann.

5. Den Umgehungsstraßen ist dagegen größte Sorgfalt zu widmen. In erster Linie muß der Spitz- bzw. Schloßberg für den Querverkehr zwischen dem Neckartal und dem Ammertal untertunnelt werden. Das ist ein Gebot der Stunde. Da der Tunnel auch für Zwecke des Luftschutzes verwendet werden könnte, dürfte die Finanzierung dieses Unternehmens nicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen.

6. Sofern das Gebiet am „Schimpfeck“ wirklich umgebaut werden muß, sollte dies unter möglicher Schonung des altstädtischen Bestandes geschehen. Jedes Eingreifen in die eigentliche Altstadt birgt größte Gefahren, weil es nur schwerlich gelingen wird, die Naht zwischen Alt und Neu erträglich zu gestalten. Die größten Bedenken der Denkmalpfleger beziehen sich auf eine cityhafte Architektur, ihre ortsfremde Höhenentwicklung und darauf, daß mit diesem Eingriff ein Vorgang für ähnliche Operationen an anderer Stelle geschaffen wird.

7. Vom Standpunkt der Denkmalpflege aus wäre eine wirkliche Sanierung der Altstadtblöcke nicht weniger wichtig als die geplanten Verkehrsverbesserungen. Wenngleich die Autofahrer durch derartige Aufgaben nur am Rande angesprochen werden, so muß man Sanierungen doch als weitaus volksnäher bezeichnen, weil die Mehrheit der Bevölkerung Nutzen davon hat. Gesunde Lebensbedingungen in der Altstadt unter vollkommener Schonung der Straßenfronten sowie der übrigen denkmalpflegerisch wichtigen Bestandteile zu schaffen: das hieße in Wahrheit „sanieren“.

8. Endlich sollte man abwägen, worin die größten Werte einer Stadt liegen: in einer Anhäufung moderner Ladenbauten oder in einem in Jahrhunderten entstandenen und durch Jahrhunderte bewahrten Kunstwerk von unschätzbbarer Qualität. Was man überall, vor allem in unseren Wiederaufbaustädten bis zur Ermüdung vor sich hat, sollte sich Tübingen für seine Altstadt nie wünschen. Darum ergeht laut und vernehmlich der Ruf: Verschont Alt-Tübingen vor einer „Modernisierung“!

Schönheit machen. Dieser Steg, und sei er noch so zierlich gestaltet, muß daher unter allen Umständen verhindert werden, und kein Denkmalpfleger darf seine Hand für eine so banale Wertminderung des weithin bekannten Bildes von Tübingen bieten.

Sanierung von Straßenblöcken

Wenn nun schon von der Altstadtsanierung gesprochen wird, dann müßte unbedingt auch dieses Thema der eigentlichen Gesundung des altstädtischen Bezirkes aufgegriffen werden. Da wäre in Tübingen freilich viel zu tun, und die Stadtverwaltung könnte sich hohe Verdienste erwerben, wenn sie ihr Augenmerk auf diesen wichtigen Punkt lenken würde. Sollte man nicht wenigstens einmal probeweise einen einzigen Straßenblock vornehmen und eine gründliche Entrümpelung der Hofflächen nicht nur planen, sondern auch durchführen? Da gäbe es anfänglich zwar auch Schwierigkeiten, vielleicht sogar Widerstand. Aber der Erfolg einer solchen Aktion stünde weit über dem Ergebnis eines Straßendurchbruches, weil die Bewohner der Altstadtgebiete in ihrer Mehrheit eher für die Förderung der Hygiene, der Durchsonnung, der Auflockerung und der Verschönerung der Hofflächen zu haben wären, als etwa für die letzten Endes doch nie ausreichende Schaffung von Parkplätzen im Altstadtgebiet.

An derartigen Sanierungsarbeiten im Altstadt kern, wie wir sie von Köln, Braunschweig, Kassel, Regensburg und Görlitz her kennen, wären auch die Denkmalpfleger interessiert, nicht nur, weil sich die Baugeschichte der Altstadtgebäude nach Ausräumung der einzelnen Blocks deutlicher abzeichnen würde, sondern weil wir glauben, daß man die Bevölkerung unbedingt in den alten Häusern halten sollte. Je stärker sich die mittelständischen Bewohner der Altstadt wegen unzureichender hygienischer Verhältnisse in die Außenbezirke verziehen, desto mehr droht die Altstadt zu einem Armeleutenviertel zu werden. Und gerade das ist im höchsten Grade unerwünscht, allein schon, weil damit die Wohnungen, etwa